

JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE



INFORME PRELIMINAR DE SUCESO AUTOMOTOR

Expediente: EX-2023-112525637- -APN-DNISAU#JST

Suceso: accidente

Título: 185. IP. Pasajeros y cargas. Choque. Villa Luro. CABA

Resultados: 2 personas lesionadas.

Fecha y hora: 20 de septiembre de 2023 9:45 (UTC-3)

Vehículos: un ómnibus urbano, una *pick up*

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

**primero
la gente**



Ministerio de Transporte
Argentina



Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 23/10/2023

En relación con el suceso ocurrido el 20/9/2023, es decisión de la Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores de la Junta de Seguridad en el Transporte no continuar con la investigación, conforme Resolución 2022-428-APN-JST#MTR y artículo 6 de la Ley 27514. Asimismo, según artículo 21 de esa ley, podrá arbitrarse la reapertura de la investigación, sin perjuicio de lo establecido, en tanto se obtuviera nueva información de relevancia.



Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1005AAG

(54+11) 4382-8890/91

www.argentina.gob.ar/jst

info@jst.gob.ar

Publicado por la JST. En caso de utilizar este material de forma total o parcial se sugiere citar según el siguiente formato: 185. IP. Pasajeros y cargas. Colisión. Villa Luro. CABA. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2023.

El presente informe se encuentra disponible en la [página oficial de la Junta de Seguridad en el Transporte](#)



CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	4
LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS.....	6
1. ACCIONES DESARROLLADAS	7
2. DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN RECOLECTADA.....	7
2.1. RESEÑA DEL SUCESO	7
2.2. FACTORES FÍSICOS	8
2.2.1. VÍA Y ENTORNO	8
2.2.2. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS	12
2.3. DATOS DE LA EMPRESA Y DEL PERSONAL QUE PARTICIPÓ EN EL SUCESO	16
2.3.1. EMPRESA OPERADORA DEL SERVICIO	16
2.3.2. PERSONAL INVOLUCRADO	16
2.4. SECUENCIA FÁCTICA.....	17
2.5. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO	19
3. OBSERVACIONES	20
4. LIMITACIONES.....	20



INTRODUCCIÓN

La Junta de Seguridad en el Transporte (JST) es un organismo nacional descentralizado e independiente que funciona en la órbita del Ministerio de Transporte de la Nación. Fue creado en el año 2019 a partir de la Ley 27514, que declaró de interés público y como objetivo de la República Argentina la política de seguridad en el transporte. La misión de la JST es contribuir a dicho fin mediante la investigación de accidentes e incidentes y la emisión de recomendaciones. Para lograrlo, se buscan identificar debilidades en las defensas del sistema de transporte y proponer acciones dirigidas a evitar la ocurrencia de accidentes e incidentes en el futuro.

En este marco, la JST realiza estudios específicos, investigaciones y reportes especiales acerca de la seguridad en distintos modos de transporte (ferroviario, marítimo, fluvial y lacustre, automotor y aeronáutico). En el caso del modo automotor, los estudios están centrados en sucesos que involucran: a) por lo menos un vehículo automotor de transporte de cargas o pasajeros, b) de jurisdicción nacional e internacional, c) en ocasión de servicio y d) la muerte o lesiones graves de una persona o daños a las cosas o al ambiente. Excepcionalmente, se investigan también sucesos que, sin cumplir esas condiciones, son particularmente relevantes en términos de su magnitud, gravedad institucional, trascendencia pública o que involucran problemas de carácter recurrente, o bien cuando la determinación de sus causas probables pueda contribuir a evitar eventuales peligros. De conformidad con la Ley 27514, todas las investigaciones tienen un carácter estrictamente técnico. Esto significa que sus resultados no condicionan ni prejuzgan los de cualquier otra investigación administrativa o judicial, encontrándose prohibido para el organismo la determinación de responsabilidades civiles o criminales.

Uno de los productos de las investigaciones que realiza la JST es el Informe Preliminar de Seguridad Operacional, que incluye una descripción y análisis inicial de la información recolectada por los investigadores del organismo en el lugar del hecho. Complementariamente, se incorporan datos que provienen de otras fuentes y resultan pertinentes para organizar los resultados (por ejemplo, normativas nacionales, reportes de organismos gubernamentales, medios de prensa).



Modelo, método y objetivo

La investigación de accidentes desarrollada por la JST está orientada por métodos y modelos basados en un enfoque sistémico (Reason 2008; MAPRIACC 2020). Desde esta perspectiva, se asume que un accidente es el resultado de la combinación de *factores inmediatos* y *condiciones latentes* capaces de quebrar las defensas del sistema. Los factores inmediatos aluden a la presencia de eventos o condiciones que tienen una contribución directa en el suceso y que están espacialmente ubicados en la escena. Por su parte, los componentes latentes están conformados por un conjunto de decisiones organizacionales provenientes de diferentes niveles del sistema, de los cuales surgen las fallas inmediatas. La interacción entre ambos factores —deficiencias organizacionales y fallas inmediatas— pueden suscitar la ruptura de las defensas, es decir, los recursos que posee el sistema para garantizar la seguridad de las operaciones (Reason, 1997). Desde esta óptica, un accidente no se concibe como el producto de un elemento aislado (por ejemplo, el error humano), sino en términos de relaciones entre factores pertenecientes a distintos niveles del sistema.

Dentro de esta perspectiva sistémica para el abordaje de accidentes, el estudio de un suceso se contextualiza dentro de un sistema constituido por múltiples niveles de interacción entre factores y actores (Stanton, 2019). Si bien un accidente depende en primera instancia del contexto inmediato, el entorno y las prácticas de los operadores reflejan decisiones en sectores superiores del sistema. Estas decisiones se encuentran temporalmente distantes del suceso, pero influyen sobre las condiciones físicas y las prácticas de los conductores. Siguiendo este modelo, es posible comprender el suceso en el marco de un sistema conformado por cuatro niveles principales: 1) resultados del accidente, 2) eventos, procesos, condiciones físicas y del operador, 3) proceso organizacional y 4) factores gubernamentales, regulatorios y sociales. En línea con los criterios generales de la JST, el objetivo del Informe Preliminar de Seguridad Operacional es proporcionar información descriptiva sobre los dos primeros niveles del sistema.



LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS¹

ANSV: Agencia Nacional de Seguridad Vial

CENT: Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte

CNRT: Comisión Nacional de Regulación del Transporte

LiNTI: Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional

RTO: Revisión Técnica Obligatoria

RUTA: Registro Único de Transporte Automotor

SAME: Sistema de Atención Médica de Emergencia

A/D: A determinar

¹ Con el propósito de facilitar la lectura del presente informe, se desarrollan por única vez las siglas y abreviaturas utilizadas.



1. ACCIONES DESARROLLADAS

Se describen a continuación las tareas correspondientes a la primera etapa de la investigación, realizadas hasta el momento de publicación del presente documento:

- Se realizó el relevamiento inicial remoto y se recolectó información de diferentes fuentes sobre el suceso y sobre los organismos intervinientes, para la coordinación del trabajo de campo.
- Se realizó el relevamiento de campo mediante una inspección sistemática. Se generaron registros escritos, fotográficos y planimétricos.
- Se realizó el Informe Básico, IF-2023-114452958-APN-DNISAU#ST, que incluyó la identificación de involucrados directos, la constatación de las primeras barreras del sistema (permisos y revisiones técnicas) y una reseña del suceso.
- Se consultaron los resultados de las revisiones técnicas obligatorias de los vehículos involucrados en la base de datos RTO 2014 de CENT.
- Se consultaron los resultados del RUTA referentes a la empresa y al/los vehículo/s de transporte de cargas y en las bases de datos de la CNRT referidos al transporte de pasajeros, habilitaciones, permisos y parque móvil de la/s empresa/s involucradas

2. DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN RECOLECTADA

A continuación, se desarrolla la descripción de la información obtenida a partir de la presente investigación preliminar del suceso.

2.1. Reseña del suceso

El 20 de septiembre, en la avenida Rivadavia entre las calles Moliere y Víctor Hugo en el barrio de Villa Luro, se produjo un choque por alcance entre una camioneta *pick up* y un ómnibus urbano, sobre el sentido de circulación hacia Liniers. Como consecuencia del accidente, se registraron dos personas lesionadas y daños en los vehículos.



Figura 1. Posiciones finales de los vehículos involucrados. Fuente: JST, 2023

2.2. Factores físicos




En esta sección se desarrolla información fáctica sobre la vía, el entorno y los vehículos involucrados, según los resultados de los primeros relevamientos en campo. Esta información es provisional y puede ser ampliada o modificada, conforme avance la investigación.

2.2.1. Vía y entorno

El suceso tuvo lugar sobre la Avenida Rivadavia, entre las calles Moliere y Víctor Hugo, en el barrio de Villa Luro, CABA, en las coordenadas geográficas aproximadas -34.63786969522068, -58.503188835303504.



Referencias

-  Lugar del suceso
-  Estación de ferrocarril
-  Ferrocarril

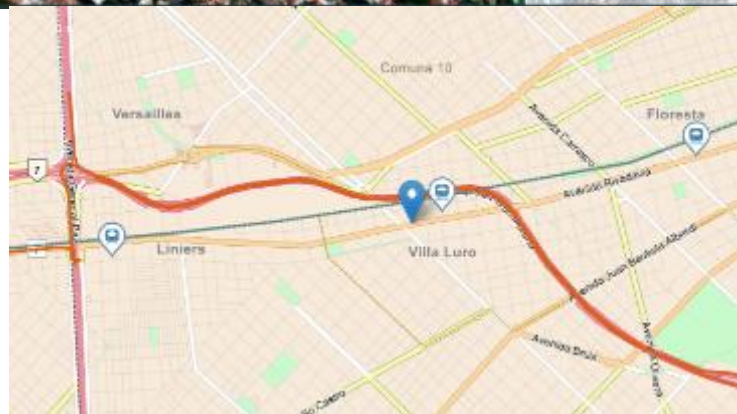


Figura 2. Mapa de localización del suceso. Fuente: [Localización IGN](#), 2023

Tabla 1. Características de la vía y del entorno

Medio	
Tipo	Avenida
Configuración	Tres carriles por sentido de circulación
Geometría del tramo	Recta
Material superficie	Asfalto
División física	No
Material división física	No
Condiciones de la calzada	Seca y limpia
Luminosidad	Diurna
Iluminación artificial	No aplica
Visibilidad reducida	No



Medio	
Obstáculos	No
Estado meteorológico	Nublado
Restricción de tránsito	No
Señalización	Horizontal y vertical
Semáforo	Sí
Observaciones	Árboles ubicados en ambos extremos de la parada de colectivos invadían aéreamente el espacio de circulación sobre la calzada

Observaciones sobre las características y el estado de la infraestructura vial

La Avenida Rivadavia presenta una superficie asfaltada, a excepción de los márgenes externos, junto a las aceras, los cuales presentan superficie de adoquines. La geometría de la vía es recta y posee un sentido de circulación hacia el barrio de Liniers y el opuesto hacia el barrio de Floresta. La calzada de la mano hacia el barrio de Liniers presenta un ancho de 12 m.

Ambas manos presentan tres carriles de circulación y sectores determinados para la detención de ómnibus urbanos. En ambos extremos de la parada de ascenso y descenso de pasajeros se observó la presencia de árboles que invaden aéreamente la calzada.

Para la mano con sentido hacia el barrio de Liniers, se relevó señalización horizontal y vertical presente en la zona del suceso. Entre ellas, doble línea amarilla continua separadora de manos, líneas blancas discontinuas separadoras de carriles, cordón amarillo que indica sector de detención de ómnibus y carteles con nombre y numeración de vías de circulación.



Figura 3. Características de la vía en el sentido hacia el barrio de Liniers. Fuente: JST, 2023



Figura 4. Cordón amarillo y cartelería de calles y alturas. Fuente: JST, 2023



Figura 5. Árboles en los laterales de la parada de transporte público. Fuente: JST, 2023

2.2.2. Vehículos involucrados

En la presente sección se resumen los aspectos técnicos más relevantes que se han recogido sobre los vehículos involucrados en el suceso. Se incluye información sobre los daños constatados.

Tabla 2. Datos del Vehículo 1

Vehículo 1 (cargas)	Dominio: AB179SU	Tipo: Camioneta pick up
Categoría	N1: vehículo automotor que tenga, por lo menos, cuatro ruedas y que sea utilizado para transporte de carga con un peso máximo que no exceda los tres mil quinientos kilogramos	
Marca	Lifan	
Modelo	Foison	
Año	2017	
Tipo de caja	Isotérmica CE FR	
Configuración de ejes	1S-1S	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional
	Emisor	060-085 CPL SRL
	Resultado	Apto
	Realizada	11/9/2023
	Vencimiento	11/9/2024



	Estado	Vigente
RUTA	Validación	No
	Clase de carga habilitada	No
Ubicación de daños	Anterior y lateral derecho	
Servicio	Ocasión de servicio	Sí
	Carga transportada	Frutas secas y vegetales congelados
	Origen	Carapachay, Buenos Aires
	Destino	A determinar
Sentido de circulación	Vía	Rivadavia
	Desde	Moliere
	Hacia	Víctor Hugo



Figura 6. Fotovalidación del *pick up* dominio AB179SU. Fuente: RTO, CENT, 2023

Daños en el Vehículo 1

La unidad presentó daños en vértice anterior derecho que afectaron partes de carrocería, chasis, techo y cabina de conductor.



Figura 7: Daños producidos en el choque con el Vehículo 2. Fuente: JST, 2023

Tabla 3. Datos del Vehículo 2

Vehículo 2 (pasajeros urbano)	Dominio: AD584QD	Tipo: Ómnibus urbano
Categoría	M3: vehículos para transporte de pasajeros con más de ocho asientos, excluyendo el asiento del conductor, y que tengan un peso máximo mayor a los cinco mil kilogramos	
Carrocería	Marca Todobus Modelo Piso bajo	
Chasis	Marca Agrale MT-17.0 Euro V	
Año	2019	
	Tipo	Pasajeros interjurisdiccional



Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Emisor	060-073 Coltec Ciudadela SA
	Resultado	Apto
	Realizada	24/7/2023
	Vencimiento	24/7/2024
	Estado	Vigente
Cantidad de asientos	28 + conductor	
Empresa	Transportes Rio Grande SACIF	
Interno	1168	
Seguro	Vencimiento	28/2/2024
	Estado	Vigente
Servicio Regular	Ocasión de servicio	Sí
	Clase y modalidad	Servicio público, común de línea urbano y suburbano
	Línea	8
	Ramal	A (La Boca – Aeropuerto Ezeiza)
Sentido de circulación	Vía	Rivadavia
	Desde	Moliere
	Hacia	Víctor Hugo
Ubicación de daños	Posterior	



Figura 8: Fotovalidación del ómnibus dominio AD584QD. Fuente: RTO, CENT, 2023

Daños en el Vehículo 2

Deformación y rotura de alma de paragolpes posterior izquierdo, tapa de inspección de motor y faros.



Figura 9: Daños producidos en el Vehículo 2 en el impacto con el Vehículo 1. Fuente: JST, 2023

2.3. Datos de la empresa y del personal que participó en el suceso

En las siguientes tablas, se resumen aspectos relativos a las empresas transportistas y al personal de conducción del vehículo involucrado en el suceso.

2.3.1. Empresa operadora del servicio

Tabla 4. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 2

Número de empresa	2060
Fecha de inscripción	31/10/2008
Clase y modalidad	Servicio público
Jurisdicción	Nacional

2.3.2. Personal involucrado

Tabla 5. Datos básicos del personal de conducción que participó en el suceso

Identificación	Ubicación	Rol	Sexo	Edad	Estado
Conductor 1	Vehículo 1	Conducción efectiva	Varón	A/D	Lesionado



Identificación	Ubicación	Rol	Sexo	Edad	Estado
Conductor 2	Vehículo 2	Conducción efectiva	Varón	A/D	Lesionado

Tabla 6 Habilitaciones del personal de conducción²

Tipo de Licencia		Conductor 1	Conductor 2
Porte	Centro emisor	A determinar	A determinar
	Sistema	A determinar	A determinar
	Clase	A determinar	A determinar
	Vencimiento	A determinar	A determinar
LiNTI	Categoría	A determinar	A determinar
	Vencimiento	A determinar	A determinar

Tabla 7. Otras personas involucradas

Cantidad	Ubicación	Ocupación dentro del habitáculo	Estado
A/D	Vehículo 2	Pasajeras y pasajeros	A determinar

2.4. Secuencia fáctica

A partir del análisis preliminar de los objetos, signos y rastros relevados, directa e indirectamente en el lugar del suceso, se estableció una secuencia fáctica de los hechos.

Sobre la avenida Rivadavia, entre las calles Moliere y Víctor Hugo en el barrio de Villa Luro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, se encontraba detenido sobre el carril derecho el Vehículo 2. Por detrás circulaba el Vehículo 1, con sentido hacia el barrio de Liniers.

El Vehículo 1 impactó con su sector anterior derecho al sector posterior izquierdo del Vehículo 2, que se encontraba detenido durante el proceso de ascenso y descenso

² Pueden consultarse las categorías señaladas en los sitios web correspondientes: [Licencia de conducir](#) y [Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional](#).



de pasajeros. El punto de impacto quedó determinado por la disposición de los restos del Vehículo 1, lo cual evidenció que el Vehículo 2 se encontraba detenido al momento del choque.

Luego del impacto, el Vehículo 1 finalizó su movimiento con el sector frontal orientado hacia la vereda de la mano con sentido hacia el barrio de Liniers, posicionado diagonalmente entre el carril central y el carril derecho. El Vehículo 2 quedó detenido sobre el carril derecho, paralelo al cordón, con su puerta delantera a la altura de la parada de colectivos.



Figura 10. Restos de la carrocería del Vehículo 1. Fuente: JST, 2023



Figura 11. Posición final de los vehículos participantes en el suceso. Fuente: JST, 2023

A partir de la descripción realizada previamente, y en relación con la secuencia fáctica, es posible establecer los siguientes aspectos del suceso:

- El Vehículo 2 se encontraba detenido en el proceso de ascenso y descenso de pasajeros
- El Vehículo 1 chocó al vehículo 2

2.5. Organismos intervinientes en momentos posteriores al suceso

Los organismos de información y de respuesta a la emergencia identificados en el relevamiento de campo fueron:

- Comisaría 10 C
- Gabinete científico de policía de la Ciudad
- SAME



3. OBSERVACIONES

A partir de los datos obtenidos hasta el momento, se exponen a continuación los temas de interés acerca de la seguridad operacional que han surgido durante esta etapa de la investigación:

- Elementos asociados al desempeño en la conducción
- Condiciones / requerimientos de los sistemas mecánicos
 - Detección temprana y asistencia
 - Tecnologías ADAS

4. LIMITACIONES

Los aportes del presente informe a la investigación se encuentran limitados por lo siguiente:

- No se pudo entrevistar a los conductores
- El grado de deformación adquirida por el Vehículo 1 en el choque dificultaría la realización de una pericia mecánica completa